

# Overview of requirements for “drivers” of different means of transport

Adam Baryła <sup>1</sup>, Piotr Czech <sup>2</sup>

<sup>1</sup> *Silesian University of Technology, Faculty of Transport and Aviation Engineering, Krasińskiego Str. 8, 40-019 Katowice, Poland*

<sup>2</sup> *Silesian University of Technology, Faculty of Transport and Aviation Engineering, Krasińskiego Str. 8, 40-019 Katowice, Poland*

**Abstract:** The transport needs of people force them to design increasingly modern means of transport. The use of new technologies in means of transport is aimed at increasing safety, increasing environmental friendliness, improving driving comfort, increasing transport possibilities, relieving the driver of activities related to driving the vehicle, etc. Each means of transport permitted for use requires the driver to have the appropriate knowledge and skills. These issues are regulated so that every user of a given means of transport must meet specific requirements to ensure the safety of both themselves and other traffic participant. These requirements are different and depend on the means of transport that one wants to use. The article presents the requirements for people who drive various means of road, air and water transport.

**Keywords:** means of transport; requirements for vehicle users; driving licenses

## Przegląd wymagań stawianych „kierowcom” różnych środków transportu

Adam Baryła <sup>1</sup>, Piotr Czech <sup>2</sup>

<sup>1</sup> *Politechnika Śląska, Wydział Transportu i Inżynierii Lotniczej, 40-019 Katowice, ul. Krasińskiego 8, Polska*

<sup>2</sup> *Politechnika Śląska, Wydział Transportu i Inżynierii Lotniczej, 40-019 Katowice, ul. Krasińskiego 8, Polska*

**Streszczenie:** Potrzeby transportowe człowieka zmuszają go do konstruowania coraz to nowocześniejszych środków transportu. Zastosowanie nowych technologii w środkach transportu ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa, zwiększenie ekologiczności, polepszenie komfortu jazdy, zwiększenie możliwości transportowych, odciążenie kierującego od czynności związanych z kierowaniem pojazdem, itd. Każdy z dopuszczonych do ruchu środków transportu wymaga od kierującego nim posiadania odpowiedniej wiedzy i umiejętności. Kwestie te są uregulowane, aby każdy użytkownik danego środka transportu musiał spełniać określone wymogi w celu zapewnienia bezpieczeństwa zarówno sobie, jak i innym uczestnikom ruchu. Wymagania te są różne i zależą od środka transportu, który chce się użytkować. W artykule przedstawiono wymagania jakie stawiane są osobom kierującym różnymi środkami transportu drogowego, powietrznego i wodnego.

**Słowa kluczowe:** środki transportu; wymagania stawiane użytkownikom pojazdów; uprawnienia do kierowania pojazdami

### 1. Wstęp

Konieczność realizacji potrzeb transportowych przez człowieka zmusza go do konstruowania różnego typu środków transportu, które mają spełnić określone zadania. Mogą przykładowo służyć do transportu ludzi, czy też zwierząt, ale również różnego rodzaju ładunków w różnych warunkach środowiskowych. Transport może się przy tym odbywać różnymi drogami, w tym po ziemi, w powietrzu lub po wodzie. Z roku na rok od środków transportu wymaga się coraz więcej. Przykładowo pojazdy mają być coraz bardziej bezpieczne, ekologiczne, ale również umożliwiać coraz większy komfort dla ich użytkowników. Zmieniają się również wymagania stawiane użytkownikom takich pojazdów.

Mają one na celu zapewnienie odpowiednio wysokiego poziomu bezpieczeństwa w trakcie użytkowania pojazdów zarówno dla nich, jak również innych uczestników ruchu. Wymagania te zależą od konkretnego środka transportu, w tym sposobu i środowiska w jaki się porusza. Przykładowo inne wymagania będą stawiane rowerzyście, inne kierowcy samochodu osobowego lub autobusu, a jeszcze inne pilotowi lekkiego samolotu, czy też motorówki.

## 2. Uprawnienia do kierowania środkami transportu poruszającymi się po ziemi

### 2.1. Karta rowerowa

Pierwsze omawiane uprawnienie potwierdza możliwość do kierowania rowerem, hulajnogą o napędzie elektrycznym lub innym środkiem transportu osobistego zgodnie z art. 7 ust. 1 pkt. 2 Ustawy o kierujących pojazdami UOKP [1].

Możliwość zdobycia uprawnień do poruszania się po drogach publicznych za pomocą roweru przewidziano dla osób niepełnoletnich, poniżej osiemnastego roku życia. Należy podkreślić, że art. 11 UOKP dokładnie określa miejsca, w których posiadanie dokumentu jest niezbędne do poruszania się rowerem. I tak na drogach wewnętrznych nie jest wymagane posiadanie uprawnień. Rozwiązaniem dla najmłodszych użytkowników dróg publicznych jest uzyskanie karty rowerowej. Aby otrzymać ten dokument, należy:

- mieć skończony dziesiąty rok życia,
- być sprawnym fizycznie oraz psychicznie,
- posiadać wiedzę oraz umiejętności z zakresu poruszania się w ruchu drogowym,
- uzyskać pozytywny wynik egzaminu sprawdzającego wiedzę teoretyczną oraz umiejętności praktyczne.

Osoby ubiegające się o ten dokument powinny udać się do Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego i tam zdać egzamin z podstawowych zagadnień ruchu drogowego oraz pierwszej pomocy. Jednakże większość kandydatów ma możliwość odbycia kursu przygotowawczego w swojej szkole podstawowej w ramach dyspozycji godzin dyrektorskich. Kurs przygotowawczy ma na celu nauczyć kierowania rowerem w sposób bezpieczny, nieutrudniający ruch drogowy oraz nienarządzający na szkodę innych uczestników ruchu lub ich mienia. Kandydat na kursie poznaje oznakowanie dróg i ich podział, jak przygotować prawidłowo rower do jazdy oraz praktyczne zachowania podczas jazdy rowerem, manewrowanie na drodze [2].

Następnie odbywa się egzamin za pośrednictwem:

- nauczyciela posiadającego certyfikowane przeszkolenie do egzaminowania z zakresu ruchu drogowego,
- policjanta, który posiada certyfikat szkolenia, uprawniającego do egzaminowania z zakresu ruchu drogowego w stopniu karty rowerowej,
- egzaminatora lub instruktora.

Osoba egzaminująca ma obowiązek sprawdzić wiedzę kandydata z zagadnień takich jak:

- obowiązkowe wyposażenie roweru,
- znajomość przepisów ruchu drogowego w stopniu koniecznym do bezpiecznego poruszania się za pomocą roweru,
- zasady poruszania się po drogach, traktach rowerowych,
- wykonywanie podstawowych manewrów.

### 2.2. Prawo jazdy kategorii AM

Inną możliwością do legalnego poruszania się rowerem, hulajnogą elektryczną lub innym środkiem transportu osobistego, w myśl art. 8 ust. 1 UOKP, jest posiadanie kategorii AM praw jazdy [3].

Prawo jazdy kategorii AM to rozwiązanie, które wcześniej istniało pod nazwą karty motorowerowej. Osoby legitymujące się dokumentem praw jazdy AM mogą poruszać się motorowerem. Jest to pojazd dwukołowy, wyposażony w silnik spalinowy do pięćdziesięciu centymetrów sześciennych lub silnik elektryczny do czterech kilowatów, prędkość maksymalna takiego pojazdu musi być ograniczona do czterdziestu pięciu kilometrów na godzinę.

Alternatywą dla posiadaczy tej kategorii jest pojazd czterokołowy lekki. Pojazd musi charakteryzować się masą całkowitą do trzystu pięćdziesięciu kilogramów. Parametry silnika muszą spełniać te same wymogi jak dla motoroweru.

Dodatkowo uprawnienia pozwalają na prowadzenie zespołu pojazdów. Znaczy to, że posiadacz motoroweru bądź czterokołowca lekkiego (typu quad) ma prawo poruszać się tym pojazdem po drogach publicznych z podpiętą przyczepką.

Aby ubiegać się o otrzymanie tej kategorii praw jazdy należy mieć skończony czternasty rok życia, ale dodatkowo posiadać pisemną zgodę rodziców [1].

Według Rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016, rozdział drugi, osoba ubiegająca się o wyrobienie dokumentu praw jazdy zgłasza się do odpowiedniego organu wydającego. Przed wizytą w urzędzie zainteresowany musi odbyć kurs nauki jazdy pod nadzorem instruktora, następnie uzyskać pozytywny wynik z egzaminu państwowego pod nadzorem egzaminatora. Osoba ubiegająca się o prawo jazdy każdej kategorii, przed rozpoczęciem kursu jest zobowiązana do wizyty lekarskiej, która potwierdzi brak przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem. Prawo jazdy, niezależnie od kategorii, nie może być wydane osobie uzależnionej od substancji psychoaktywnej [4].

Aby ubiegający się otrzymał uprawnienia kategorii AM musi:

- wypełnić wszelkie formalności w sposób poprawny (dostarczyć prawnie zrobione zdjęcie w sposób ujednoczony w formacie trzy i pół na cztery i pół centymetra, uzyskać numer profilu kierowcy w Wojewódzkim Wydziale Komunikacyjnym),
- odbyć szkolenie składające się z dwóch części: teoretycznej – sześć godzin, oraz praktycznej – pięć godzin. Po ukończeniu szkolenia, ośrodek szkolący zobowiązany jest przeprowadzić egzamin wewnętrzny,
- uzyskać pozytywny wynik egzaminu państwowego składającego się z części teoretycznej oraz praktycznej w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego.

### 2.3. Prawo jazdy kategorii A1

Aby ubiegać się o tego typu kategorię uprawnień do prowadzenia pojazdów należy mieć skończony szesnasty rok życia. Kandydat ma obowiązek poświadczyc o braku przeciwwskazań fizycznych do prowadzenia [5]:

- jednoślada o pojemności skokowej nieprzekraczającej 125 kilowatów oraz stosunku mocy do masy nieprzekraczającym 0,1 kW/kg. Motocykl nie może zostać poddany modyfikacjom skutkującym dwukrotnie podniesienie mocy silnika pojazdu,
- motocykla trójkołowego o mocy nieprzekraczającej 15 kilowatów,
- pojazdu określonego dla prawa jazdy kategorii AM,
- zespołu pojazdów składającym się z wymienionych wyżej pojazdów wraz z przyczepką.

Kandydat, który przekroczył próg minimalnego wieku, musi poczynić następujące kroki, aby uzyskać prawo do jazdy pojazdami kategorii A1 [1]:

- spełnić wszelkie formalności, o których mowa w przypadku kategorii AM,
- odbyć kurs przygotowawczy w szkole jazdy, który składa się z pięćdziesięciu godzin zajęć w tym trzydzieści to zajęcia teoretyczne, kolejno kursant musi wykonać dwadzieścia godzin praktycznych,
- uzyskać pozytywny wynik egzaminu państwowego. Tak jak w przypadku kategorii AM prawa jazdy, egzamin składa się z dwóch części.

Za datę uzyskania prawa jazdy kategorii A1 przyjmuje się datę otrzymania pozytywnego rezultatu z egzaminu państwowego przeprowadzonego w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego, przeprowadzonego przez egzaminatora specjalnie wyszkolonego, posiadającego uprawnienia do egzaminowania [2].

Sam egzamin państwowy może zostać przeprowadzony zaraz po uiszczeniu opłaty. Za przeprowadzenie części teoretycznej należy uiścić opłatę w wysokości pięćdziesiąt złotych, zaś za część praktyczną należy zapłacić dwieście złotych. Egzamin składa się z części teoretycznej w formie testu. Test rozwiązywany jest w sali Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego. Pytania są generowane w czasie rzeczywistym za pomocą techniki informatycznej. Łączna pula pytań nie przekracza czterech tysięcy pytań. Otrzymanie pozytywnego wyniku z egzaminu teoretycznego znaczy, że kursant otrzymał minimum sześćdziesiąt osiem punktów na siedemdziesiąt cztery możliwe [6].

Po uzyskaniu pozytywnego wyniku z części teoretycznej kursant może przystąpić do egzaminu praktycznego, który odbywa się na placu manewrowym. Podczas części praktycznej poddane weryfikacji są:

- podstawowe umiejętności z zakresu panowania nad pojazdem,
- podstawowe umiejętności z zakresu manewrowania pojazdem.

Zaraz po zaliczeniu części na placu manewrowym kursant jest sprawdzany w ruchu publicznym. Podczas tej części weryfikacji podlega umiejętność poruszania się w rzeczywistym ruchu drogowym.

Prawo jazdy kategorii A1 wydaję się na okres do piętnastu lat, warunkiem jest orzeczenie lekarskie, z którego wynika brak przeciwwskazań. Uprawnienia otrzymuje się w dniu egzaminu zakończonym pozytywnym zaliczeniem wszystkich wytycznych egzaminu. Legalnie zaś można poruszać się dopiero po wydaniu przez Urząd Komunikacyjny dokumentu praw jazdy [5].

## 2.4. Prawo jazdy kategorii A2

Aby ubiegać się o tego typu kategorię uprawniającą do prowadzenia takich pojazdów należy mieć skończony osiemnasty rok życia. Kandydat ma obowiązek poświadczyć o braku przeciwwskazań fizycznych do prowadzenia:

- motocykla o mocy nieprzekraczającej 35 kW i stosunku mocy do masy własnej 0,2 kW/kg,
- motocykla trójkołowego o mocy nieprzekraczającej 15 kW,
- pojazdów określonych dla prawa jazdy dla kategorii A1 oraz AM,
- zespołami pojazdów z wymienionymi powyżej pojazdami z podpiętą przyczepką.

Kolejno, podobnie jak w przypadku prawa jazdy kategorii z tej samej rodziny, tj. A1 oraz AM, kandydat obligatoryjnie musi udać się do wybranej szkoły jazdy posiadającej wykwalifikowaną kadrę instruktorów oraz flotę pojazdów odpowiadającą kategorii A2 [1].

Osoba ubiegająca się o kategorię A2 i A1 w przypadku jednośladów zobowiązana jest do wypełnienia dokumentu poświadczającego, iż jego miejscem zamieszkania jest Rzeczpospolita Polska, jednocześnie przebywa na terytorium kraju, co najmniej przez 185 dni w każdym roku kalendarzowym.

Osoba, która zdobyła świadectwo ukończenia kursu przygotowawczego do kategorii A2 jest uprawniona do przystąpienia do egzaminu państwowego w zakresie prawa jazdy kategorii A1 lub AM [3].

Po ukończonym szkoleniu kandydat udaje się dokładnie tak samo jak w przypadku innych kategorii praw jazdy do Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego, gdzie będzie mógł przejść egzamin składający się z dwóch części.

Teoretycznej – egzamin w sali komputerowej, odbywa się on na komputerach ze specjalnie przygotowanym systemem komputerowym, losującym pytania z puli czterech tysięcy pytań. Kandydat po otrzymaniu pozytywnego wyniku egzaminu teoretycznego może przystąpić do egzaminu praktycznego. Egzamin ten rozpoczyna się na placu manewrowym Wojewódzkiego Ośrodka Ruchu Drogowego. Egzaminator ma obowiązek sprawdzić podstawowe umiejętności w zakresie panowania nad pojazdem oraz manewrowania pojazdem [6].

Po pozytywnym zaliczeniu części praktycznej na placu manewrowym kursant wraz z egzaminatorem opuszczają Wojewódzki Ośrodek Ruchu Drogowego i rozpoczyna się część praktyczna w ruchu drogowym na drogach publicznych. Ta część obejmuje sprawdzenie pozostałych umiejętności wymaganych podczas części praktycznej egzaminu.

Gdy kursant otrzyma pozytywny wynik egzaminu może wystąpić do Urzędu Komunikacyjnego o wydanie prawa jazdy. Od momentu otrzymania dokumentu praw jazdy kandydat może legalnie poruszać się po drogach prowadząc tego typu pojazd [4].

Droga, jaką musi przebyć kandydat, który chce legalnie poruszać się po drogach publicznych pojazdami przypisanymi do prawa jazdy kategorii A1 to:

- podobnie, jak w przypadku pozostałych kategorii, ubiegający zobowiązany jest poprawnie zrealizować wszystkie wymagane sprawy formalne,
- uzyskać zaświadczenie lekarskie o braku przeciwwskazań do prowadzenia pojazdu,
- odbyć kurs szkoleniowy, oraz uzyskać pozytywny wynik egzaminu wewnętrznego,
- uzyskać pozytywny wynik egzaminu państwowego.

## 2.5. Prawo jazdy kategorii A

Kolejną, a zarazem ostatnią kategorią praw jazdy uprawniającą do prowadzenia najmocniejszych jednośladów jest kategoria A. Zainteresowany posiadaniem tej kategorii powinien mieć ukończony dwudziesty czwarty rok życia lub dwudziesty rok życia z dwuletnim okresem posiadania kategorii A2 [4].

Posiadacz kategorii A prawa jazdy może poruszać się po drogach publicznych każdym rodzajem jednoślada. Również, jak w przypadku pozostałych kategorii, posiadacz tej kategorii może poruszać się dowolnym motocyklem z doczepioną przyczepą [5].

Cały proces, który musi przebyć kandydat jest bliźniaczy z innymi kategoriami praw jazdy na jednoślady.

## 2.6. Prawo jazdy kategorii B1

Kategoria B1 pozwala na prowadzenie czterokołowca lub pojazdu określonego w warunkach prawo jazdy AM. Żeby ubiegać się o taką kategorię uprawnień należy mieć ukończony szesnasty rok życia.

Podstawowym warunkiem przystąpienia do procesu zdobywania uprawnień prawa jazdy B1 jest orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań do kierowania pojazdem. Dodatkowo, osoba, która nie ukończyła wieku pełnoletności musi uzyskać pisemną zgodę rodziców.

Następnie, należy udać się do certyfikowanego ośrodka szkoleniowego w celu odbycia kursu. Kurs nie może być krótszy niż sześćdziesiąt godzin, w tym trzydzieści godzin części teoretycznej, oraz nie mniej niż trzydzieści godzin części praktycznej. Podczas kursu kandydat uczy się na placu manewrowym oraz w ruchu drogowym. Po ukończeniu szkolenia petent ma obowiązek odbycia egzaminu wewnętrznego – zorganizowanego wewnątrz jednostki organizującej kurs.

Następnie kursant może przystąpić do egzaminu państwowego w Wojewódzkim Oddziale Ruchu Drogowego. Egzamin składa się z dwóch części – teoretycznej oraz praktycznej.

Egzamin teoretyczny jest prowadzony dokładnie w tych samych warunkach, jak na każdą z kategorii praw jazdy. Składa się on z egzaminu zawierającego pytania jednokrotnego wyboru w liczbie trzydziestu dwóch pytań. Maksymalna liczba punktów, jaką można zdobyć to siedemdziesiąt cztery punkty. Aby uzyskać wynik pozytywny należy odpowiedzieć na pytania o łącznej liczbie sześćdziesięciu ośmiu punktów w czasie nieprzekraczającym dwudziestu pięciu minut.

Egzamin jest prowadzony zgodnie z kryteriami oraz podstawami do sprawdzenia umiejętności określonymi dla każdej kategorii uprawnień. W tym przypadku egzaminator może zakończyć egzamin przyznając wynik pozytywny dla kandydata po upłygnięciu dwudziestu pięciu minut pod warunkiem pozytywnego zaliczenia wszystkich części egzaminu [4].

Po pozytywnym zaliczeniu najpierw części teoretycznej, a następnie praktycznej, osoba uzyskuje zaświadczenie uprawniające do wyrobienia dokumentu prawa jazdy kategorii B1 w Wojewódzkim Urzędzie Komunikacji [6].

## 2.7. Prawo jazdy kategorii B

Żeby przystąpić do egzaminu sprawdzającego umiejętności dla tej kategorii, należy mieć ukończony osiemnasty rok życia. Natomiast do kursu przygotowawczego można przystąpić trzy miesiące przed ukończeniem pełnoletności.

Prawo jazdy kategorii B pozwala na prowadzenie pojazdów o masie całkowitej mniejszej niż trzy tony pięćset kilogramów zespołem pojazdów w granicach masy całkowitej. Dodatkowo, kategoria ta uprawnia do prowadzenia maszyn rolniczych w ramach kategorii T oraz wszystkich pojazdów w obszarze prawa jazdy kategorii AM oraz B1.

Przed przystąpieniem do kursy szkoleniowego należy uzyskać zaświadczenie lekarskie. Dokument ten poświadcza o braku przeciwwskazań do prowadzenia pojazdów. Następnie ubiegający się ma obowiązek zapisać do ośrodka szkolącego, dysponującego odpowiednią kadrą instruktorów i flotą pojazdów.

Kurs składa się z części teoretycznej, gdzie kursant doskonali swoją wiedzę ogólną w przestrzeni przepisów ruchu drogowego oraz pierwszej pomocy, następnie kandydat odbywa część praktyczną kursu. Zajęcia odbywają się na specjalnie wydzielonym obszarze – placu manewrowym, oraz w ruchu drogowym. Obie części składają się z trzydziestu godzin. Kolejnym krokiem po odbyciu kursu oraz zdaniu egzaminu wewnętrznego jest przystąpienie do egzaminu państwowego.

Egzamin składa się z dwóch części. Tak jak w przypadku wszystkich kategorii typu A oraz B, egzamin praktyczny ma za zadanie sprawdzić podstawowych umiejętności manewrowania pojazdem oraz bezpiecznego zachowania się w ruchu publicznym. Natomiast egzamin teoretyczny, jak i jego zasady odbywania się, są takie same, jak w przypadku niższych kategorii. Wszystkie zasady oraz sekwencje egzaminu są zbliżone do niższych kategorii. Sam egzamin przeprowadzany jest na pojeździe odpowiednim dla tej kategorii [4].

## 2.8. Prawo jazdy kategorii B + E

Kolejną kategorią w rodzinie prawa jazdy typu B jest prawo jazdy B+E. Uprawnienia tego typu pozwalają na prowadzenie zespołu pojazdów, gdzie masa całkowita przyczepy może osiągnąć trzy i pół tony. Do egzaminu może podejść osoba pełnoletnia, zaś kurs może rozpocząć osoba, która jest trzy miesiące przed osiągnięciem wieku osiemnastu lat.

Osoby ubiegające się o ten typ prawa jazdy zobowiązane są do zdania egzaminu składającego się z dwóch części – teoretycznej oraz praktycznej.

Podczas części praktycznej egzaminowany ma obowiązek wykonać zadania określone dla tego typu praw jazdy, w sposób zgodny z wytycznymi. Podstawową różnicą w sekwencji zadań egzaminacyjnych jest umiejętność sprzęgnięcia pojazdy z przyczepą. Ta czynność jest bazową umiejętnością, która rozpoczyna egzamin praktyczny.

### 2.9. Prawo jazdy kategorii C1

Uprawnienia typu C1 pozwalają na poruszanie się za pomocą pojazdów o dopuszczalnej masie w przedziale od trzech i pół tony do siedmiu i pół tony. Dodatkowo legitymujący się tego typu dokumentem ma prawo poruszać się zespołem pojazdów składającym się z powyższego pojazdu oraz dołączonej przyczepy lekkiej ważącej do siedmiuset pięćdziesięciu kilogramów.

Osoby ubiegające się o prawo jazdy tej kategorii muszą mieć skończony osiemnasty rok życia, dodatkowo muszą być posiadaczem praw jazdy kategorii B.

Aby ubiegający mógł otrzymać ten typ prawo jazdy musi:

- wypełnić poprawnie wszelkie formalności, które są wspólne dla wszystkich kategorii praw jazdy,
- tak jak w pozostałych niższych kategoriach, kandydat zobowiązany jest przed rozpoczęciem kursu uzyskać oświadczenie lekarskie, które zapewnia o braku przeciwwskazań. Jednak w przypadku kategorii C1 i wyższych kandydat ma obowiązek uzyskać dodatkowe orzeczenie w ramach badania psychologicznego,
- uzyskać orzeczenie lekarskie o braku przeciwwskazań do pracy jako kierowca zawodowy,
- ukończyć kurs składający się z części teoretycznej oraz praktycznej. Tak jak w przypadku niższych kategorii, zdać egzamin wewnętrzny [2],
- zdać egzamin państwowy składający się z części teoretycznej oraz praktycznej. W tym spełnić wszystkie wymagania niezbędne dla kategorii B [4].

### 2.10. Prawo jazdy kategorii C

Uprawnienia prawa jazdy kategorii C pozwalają na poruszanie się za pomocą pojazdów o dopuszczalnej masie powyżej trzech i pół tony. Dodatkowo legitymujący się tego typu dokumentem ma prawo poruszać się zespołem pojazdów składającego się z powyższego pojazdu oraz dołączonej przyczepy lekkiej ważącej do siedmiuset pięćdziesięciu kilogramów.

Osoby ubiegające się o prawo jazdy tej kategorii muszą mieć skończony dwadzieścia jeden lat, oraz dodatkowo obligatoryjnie posiadać prawa jazdy kategorii B. Żeby ubiegający mógł otrzymać ten typ prawa jazdy musi:

- wypełnić poprawnie wszelkie formalności, które są wspólne dla wszystkich kategorii praw jazdy,
- tak jak w przypadku prawo jazdy kategorii C1, ubiegający ma obowiązek uzyskać zaświadczenie o braku przeciwwskazań fizycznych oraz psychicznych do poruszania się pojazdem ciężarowym,
- ukończyć kurs składający się z części teoretycznej oraz praktycznej. Tak jak w przypadku niższych kategorii zdać także egzamin wewnętrzny. Kurs rozpoczyna się od dwudziestu godzin zajęć teoretycznych. Kursant podczas zajęć poznaje podstawy poruszania się w ruchu drogowym – tak jak w przypadku pozostałych kategorii. Następnie ubiegający się realizuje trzydzieści godzin praktyki, która przeprowadza się hybrydowo – na placu manewrowym, jak i w ruchu drogowym,
- zdać pozytywnie egzamin państwowy, składający się z części teoretycznej oraz praktycznej, w tym spełnić wszystkie wymagania niezbędne dla kategorii B [4].

### 2.11. Prawo jazdy kategorii C+E

Uprawnienia prawa jazdy kategorii C+E pozwalają na poruszanie się za pomocą zespołu pojazdów o dopuszczalnej masie powyżej trzech i pół tony. Osoba ubiegająca się o prawo jazdy tej kategorii musi mieć skończone dwadzieścia jeden lat, oraz dodatkowo być posiadaczem prawa jazdy kategorii B i C.

Aby ubiegający mógł otrzymać ten typ prawa jazdy musi wykonać wszystkie kroki dla prawa jazdy kategorii C. Dodatkowo, test sprawdzający jego wiedzę i umiejętności jest rozszerzony do poruszania się zestawem składającym się z ciągnika oraz podpiętej naczepy [2].

### 2.12. Prawo jazdy kategorii D1

Prawo jazdy kategorii D1 jest podstawą, a za razem najłatwiej dostępną kategorią dla przewozu osób. Uprawnienia legalizują poruszanie się za pomocą pojazdów przeznaczonych do przewozu osób w liczbie szesnastu, bez wliczania

kierowcy. Dodatkowo, kierowca uzyskuje uprawnienia do prowadzenia zespołu pojazdów składającego się z powyższego pojazdu z dołączoną przyczepą lekką.

Aby uzyskać uprawnienia typu D1 należy ukończyć dwudziestu pierwszy rok życia. Dodatkowo, tak jak w przypadku grupy kategorii C, należy:

- spełnić wszystkie ogólne wytyczne, które zostały wymienione wcześniej,
- uzyskać orzeczenie lekarskie świadczące o braku przeciwwskazań psychicznych oraz fizycznych do prowadzenia pojazdów dla grupy prawa jazdy kategorii D,
- pozytywnie zaliczyć egzamin państwowym w Wojewódzkim Ośrodku Ruchu Drogowego. Egzamin składa się z dwóch części, i tak jak w przypadku wcześniej omówionych kategorii, należy zaliczyć wszystkie sekcje egzaminu,
- posiadać prawo jazdy kategorii B [2].

### 2.13. Prawo jazdy kategorii D

Kolejną kategorią uprawnień do prowadzenia pojazdów jest prawo jazdy kategorii D. Uprawnia do prowadzenie autobusów bez ograniczeń w liczbie przewożonych osób, oraz zespołu pojazdów składającego się z powyższego pojazdu z dołączoną przyczepką lekką, oraz wszystkimi pojazdami podstawowymi jak kategoria AM.

Żeby ubiegający się mógł otrzymać prawo jazdy kategorii D, zobowiązany jest:

- wykonać wszystkie zagadnienia dla wcześniej opisanej kategorii D1,
- zdać egzamin państwowy w obszarze tej kategorii [2].

### 2.14. Uprawnienia do poruszania się tramwajem

Pozwolenie na kierowanie tramwajem stanowi kluczowy dokument umożliwiający uprawnionym osobom pełnienie roli kierowcy tramwaju – motorniczego. Procedura uzyskania tego zezwolenia jest uregulowana przepisami prawa, które precyzyjnie określają kroki niezbędne do jego uzyskania. Zgodnie z obowiązującymi przepisami, osoba zainteresowana uzyskaniem pozwolenia na kierowanie tramwajem składa stosowny wniosek w urzędzie starostwa, opłacając równocześnie wymaganą opłatę. Proces ten podlega przepisom zawartym w art. 12 ust. 1 oraz art. 13 ust. 4 i 5 UOKP [1].

Aby kandydat mógł otrzymać pozwolenie musi spełnić następujące kryteria:

- osiągnąć wymagany wiek dwudziestu jeden lat,
- uzyskać pozytywne orzeczenia lekarskie, potwierdzające brak przeciwwskazań zdrowotnych do kierowania pojazdem, oraz orzeczenie psychologiczne stwierdzające brak przeciwwskazań psychologicznych,
- odbyć specjalistyczne szkolenie związane z kierowaniem tramwajem oraz zdać egzamin państwowy.

Warto podkreślić, że przed otrzymaniem pozwolenia, osoba ubiegająca się o nie musi posiadać oświadczenie dotyczące przeszłości prawnej i prawa jazdy, a także zaświadczenie o braku zakazu prowadzenia pojazdów [2].

## 3. Uprawnienia do kierowania środkami transportu poruszającymi się w powietrzu

### 3.1. Licencja pilota lekkich statków powietrznych LAP

Osoby, które chcą otrzymać licencję pilota lekkich samolotów lub śmigłowców obligatoryjnie muszą ukończyć siedemnasty rok życia. Przepisy regulują, iż posiadacz licencji LAPL jest zdolny do wykonywania lotów wraz z czynnościami jako dowódca statku powietrznego w lotach realizowanych na odpowiedniej maszynie dla tej kategorii uprawnień. Loty wykonywane przez posiadacza licencji LAPL nie mogą być realizowane w celach zarobkowych. Kandydat, aby uzyskać ten typ licencji musi przejść dokładnie taką samą drogę jak do każdej innej licencji w dziedzinie awiacji.

Przed przystąpieniem do kursu szkoleniowego należy upewnić się, czy kandydat spełnia warunki kategorii LAPL. Oceny tej dokonuje lekarz orzecznik medycyny lotniczej. Orzeczenie jest wydawane w ścisłych ramach czasowych i jest zależne od wieku kandydata. I tak kandydat, który uzyskał orzeczenie przed osiągnięciem czterdziestego roku życia, otrzymuje je na okres sześćdziesięciu miesięcy. Natomiast kandydat, który orzeczenie uzyskał po czterdziestym roku życia, otrzymuje je na okres dwudziestu czterech miesięcy [8].

Następnie kandydat zobowiązany jest do odbycia odpowiedniego szkolenia. Po zaliczeniu wszystkich etapów szkolenia, może przystąpić do egzaminu państwowego. Osoby, które na swoim kacie mają inną licencję uprawniającą do pilotażu jakiegokolwiek statku powietrznego, zwolnione są z odbycia kursu przygotowawczego [7].

Kurs do licencji LAPL wyróżnia się na tle innych licencji, ponieważ w tym przypadku kursant może ukończyć szkolenie w innej placówce niż ta, w której rozpoczął kurs. W przypadku lekkich statków powietrznych istnieje możliwość rozwinięcia uprawnień o różne środowisko do operacji startów i lądowań – środowisko wodne. Kursant na licencję LAPL ma obowiązek znać przedmioty kursu. Podstawowe przedmioty to prawo lotnicze, meteorologia oraz nawigacja. Przedmioty te obowiązują w przypadku każdej licencji uprawniającej do pilotażu. Są one niejako gwarantem znajomości podstawowych zasad, prowadzących do zwiększenia bezpieczeństwa. Osoby szkolące się mają okazję przyswoić dodatkowo wiedzę z zakresu zasad lotu, procedur około operacyjnych oraz budowy danego statku powietrznego. Po pozytywnym ukończeniu szkolenia osoba ubiegająca się o licencję może przystąpić do egzaminu. Kursant podczas egzaminu musi udowodnić, że jego doświadczenie oraz wiedza z zakresu danej kategorii licencji jest wystarczająca do zapewnienia bezpieczeństwa podczas lotu.

Sam egzamin, również jak w przypadku innych licencji, jest podzielony na sekcje, które odpowiadają poszczególnym fragmentom operacji lotniczej. Niezaliczenie jednego punktu w danej sekcji skutkuje niezaliczeniem sekcji, zaś nie zaliczenie więcej niż jednej sekcji, tak jak w przypadku pozostałych licencji lotniczych, równa się z niezaliczeniem całego egzaminu. Również jak w przypadku innych licencji kursant, który nie zaliczy egzaminu w dwóch próbach zobowiązany jest do odbycia kursu doszkalającego.

Kandydat chcący rozpocząć szkolenie w celu uzyskania licencji musi być przygotowany na szacowany wydatek dwudziestu pięciu tysięcy złotych. Składowymi tej kwoty są koszty kursu, administracyjne oraz egzaminu.

### 3.2. Licencja LAPL(A)

Posiadacz licencji pilota LAPL(A) zaraz po otrzymaniu uprawnień musi odbyć dziesięć godzin lotu samodzielnego, dopiero po tym okresie może zabrać na pokład pasażerów w lot niekomercyjny.

Kandydat do licencji LAPL(A) w czasie szkolenia musi odbyć trzydzieści godzin lotów. Loty mogą odbyć się na samolotach lub motoszybowcach turystycznych.

Podczas nabierania nalotu kandydat musi spędzić:

- piętnaście godzin na szkoleniu z instruktorem podczas lotów na statku powietrznym, na którym kursant będzie odbywał swój egzamin państwowy,
- sześć godzin lotu samodzielnego, w tym trzy godziny lotu z wykorzystaniem urządzeń nawigacyjnych. Ponadto w tym czasie kursant zobligowany jest do odbycia jednego samodzielnego lotu na odległość większą niż sto pięćdziesiąt metrów.

Uprawnienia te są ściśle określone, a kandydat po ukończeniu kursu oraz otrzymaniu pozytywnego wyniku egzaminu jest uprawniony do poruszania się wyłącznie jednym typem maszyn. By rozszerzyć swoje kwalifikacje pilot musi dysponować nalotem w liczbie:

- trzy godziny szkolenia na nowym typie,
- dziesięć operacji startów oraz lądowań pod okiem instruktora.

Następnie pilot musi przystąpić do egzaminu sprawdzającego kwalifikacje na nowy typ statku powietrznego. Podczas egzaminu pilot ma za zadanie pokazać, że posiada wiedzę oraz umiejętności na pilotowanie danego typu statku powietrznego. Petent przed przystąpieniem do egzaminu musi rozszerzyć swoją wiedzę z zakresu procedur operacyjnych, oraz wiedzy o budowie i funkcjonowaniu danego samolotu. Innym sposobem na rozszerzenie kwalifikacji jest odbycie szkolenia zapoznawczego, które zostanie wpisane do książki lotów danego pilota.

Istnieje podział na licencje pilota śmigłowca rekreacyjnego, szybowca oraz pilota balonowego. Wymagania do wykonywania lotów w zakresie tych uprawnień są bliźniacze do LAPL(A). Aby poruszać się balonami oraz szybowcami należy mieć skończony szesnasty rok życia, a nie siedemnasty jak w przypadku samolotów. Pozostałe rozróżnienie występuje w liczbie sekcji kursu praktycznego. Wynika to z różnych technik poruszania się danym środkiem transportu. Pozostałe wymagania pozostają bez zmian.

### 3.3. PPL – licencja pilota turystycznego

Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 sierpnia 2012 w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie licencjonowania personelu lotniczego, rozdział trzeci, ustęp czternasty informuje, iż posiadacz licencji PPL(A), PPL(H), SPL, BPL albo PPL(AG) jest ograniczony wyłącznie do wykonywania tras rekreacyjnych lub sportowych (niezarobkowo), wyłącznie w przestrzeni powietrznej Polski. Pilot nie może realizować lotów odpłatnie [9].



Kandydat, który chce otrzymać licencję musi odbyć szkolenie lotnicze. Składa się ono z dwóch części – teoretycznej oraz praktycznej. Kurs musi się odbyć w certyfikowanym ośrodku szkoleniowym lotnictwa powietrznego.

Część teoretyczna składa się z podkategorii przedmiotów, które kursant musi zaliczyć:

- wiedza dotycząca podstawowych przepisów krajowych oraz międzynarodowych dla danej kategorii licencji,
- wiedza ogólna o konstrukcji i działaniu przyrządów pokładowych statku powietrznego,
- wiedza z zakresu dokładnego wyliczania osiągow i planowania lotów. Kandydat musi posiadać wiedzę z technik obliczeniowych niezbędnych do wyliczenia parametrów do startu, lądowania oraz poprawnej operacji całego planu lotu,
- podstawowa wiedza o człowieku, możliwościach i ograniczeniach, podstawowa wiedza z fizjologii, psychologii oraz wpływu lotu na ciało, możliwe choroby zawodowe, oraz wpływ środków psychoaktywnych na zdolności pilota,
- wiedza z zakresu czynników meteorologicznych, rozpoznawanie oraz rozszyfrowanie niezbędnych informacji meteorologicznych na potrzeby operacji lotniczej,
- wiedza z zakresu obsługi podstawowych przyrządów nawigacyjnych,
- procedury operacyjne oraz zasady lotu – kandydat musi posiadać wiedzę z zakresu niezbędnych procedur podczas całej operacji lotniczej.

Natomiast część praktyczna szkolenia do danej licencji składa się z zaaranżowanych sytuacji, które pozwolą kandydatowi nabrać doświadczenia w zakresie:

- operacyjnego i nawigacyjnego przygotowania do lotu, całej obsługi naziemnej statku powietrznego,
- praktycznego wykorzystania procedur podczas operacji lotniczej, procedur bezpieczeństwa, np. antykolizyjnych,
- niezbędnych manewrów przy zmieniającym się wietrze, np. start, lądowanie czy kołowanie,
- procedur, zachowania podczas sytuacji kryzysowych, takich jak awarie podzespołów,
- komunikacji w języku krajowym oraz międzynarodowym z kontrolerami ruchu lotniczego.

Dodatkowo ustawa zobowiązuje uczestnika szkolenia do odbycia czterdziestu godzin lotu statkiem powietrznym, w tym dziesięciu godzin lotu samodzielnego.

Osoba ubiegająca się o ten typ licencji musi mieć ukończony siedemnasty rok życia. Egzamin państwowy, który pozwala otrzymać ten typ licencji jest podzielony na dwie części – praktyczną oraz teoretyczną.

Egzamin teoretyczny sprawdza wiedzę, którą ubiegający się o licencję kandydat zdobył podczas szkolenia teoretycznego.

Egzamin praktyczny jest podzielony na sekcje, tak aby sprawdzić wiedzę oraz zachowanie podczas różnych faz lotu.

Niezaliczenie poszczególnej fazy lotu jest równoznaczne z niezaliczeniem egzaminu. W przypadku dwóch niezaliczonych podejść kandydat zobowiązany jest ustawą do odbycia dodatkowego szkolenia [9].

Osoby chcące rozpocząć szkolenie w celu uzyskania zezwolenia na kwalifikację pilota turystycznego PPL muszą udać się do lekarza orzecznika medycyny lotniczej, aby przejść kontrole stanu zdrowia w ramach kategorii drugiej. Kandydat musi przejść szereg badań, między innymi badania laboratoryjne, okulistyczne, neurologiczne czy laryngologiczne. W przypadku tej klasy badań również obowiązują ściśle wytyczne odnośnie ważności badań [8].

Okres ważności odpowiedni dla pilotów licencjonowanych PPL jest zależny od ich wieku. Licencja ta otrzymała przynależność do klasy drugiej badań lekarskich dla personelu. Oznacza to, że osoba, która otrzymała pozytywne wyniki kontroli medycznej przed ukończeniem czterdziestego roku życia, otrzymuje je na okres sześćdziesięciu miesięcy. Osoba, która ukończyła te same badania po czterdziestych urodzinach, otrzymuje orzeczenie ważne na okres dwudziestu czterech miesięcy, zaś osoby po pięćdziesiątym roku życia, otrzymują je na okres dwunastu miesięcy [10]. Minimalny wiek, tak jak w przypadku licencji LAPL, różni się w zależności od rodzaju środka transportu. Aby poruszać się balonem lub szybowcem, należy mieć ukończony szesnasty rok życia. Różnice w kursach są nieznaczne, i tak aby uzyskać licencję pilota szybowcowego należy mieć spełnione te same zagadnienia co w przypadku licencji PPL, lecz posiadać piętnaście godzin zajęć praktycznych. Do uzyskania uprawnień licencjonowanego pilota balonowego należy legitymować się ukończonym kursem, w którego skład wchodzi szesnaście godzin zajęć praktycznych. Uprawnienia na sterowce w wymiarze godzin są najbardziej zbliżone do licencji PPL, gdyż kurs przygotowawczy składa się z trzydziestu pięciu godzin praktyki. Różnica w wysokości nalotu wynika ze skali skomplikowania czynności podczas lotu [8].

### 3.4. Licencja pilota samolotowego w załodze wieloosobowej MPL

Licencja pilota samolotowego w załodze wieloosobowej może otrzymać ubiegająca się osoba powyżej osiemnastego roku życia.

Posiadacz tej kategorii licencji ma uprawnienia do pilotażu na stanowisku drugiego pilota na statkach powietrznych, które do bezpiecznej obsługi potrzebują podwójnej obsady pilotów.

Uprawnienia zdobywa się przez odbycie szkolenia w licencjonowanym ośrodku szkoleniowym, a następnie należy udać się do Urzędu Lotnictwa Cywilnego w celu podejścia do egzaminu [10].

Kandydat na licencję MPL obligatoryjnie musi legitymować się odpowiednim stanem wiedzy posiadacza licencji ATPL. Test praktyczny również podzielony jest na pojedyncze sekcje, w których egzaminator sprawdza umiejętności pilota jako pilot lecący i nielecący na samolotach turbośmigłowych z załogą wieloosobową.

Egzamin ma sprawdzić stan wykształcenia kandydata do wykonania manewrów w sposób bezpieczny. Sam egzamin może odbyć się na samolocie odpowiednim dla tej kategorii lub na symulatorze.

Ubiegający się o licencję pilota statków powietrznych w załodze wieloosobowej musi być przygotowany na odbycie wizyty lekarskiej u lekarza orzecznika medycyny lotniczej [9].

Piloci MPL są przypisani do klasy pierwszej i wytyczne, takie jak okres ważności, jest identyczna jak w przypadku pilota zawodowego CPL [7].

Pilot CPL musi legitymować się ukończonym osiemnastym rokiem życia, dodatkowo podczas szkolenia na licencję CLP powinien odbyć sto pięćdziesiąt godzin lotu w tym:

- sto godzin lotu na statkach powietrznych, podczas których lot jest realizowany przez posiadacza powyższej licencji,
- pięćdziesiąt godzin jako osoba pilotująca,
- dziesięć godzin nalołów turystycznych.

Wiedza z zakresu licencji PPL również obowiązuje dla tej kategorii licencji. Szkolenie teoretyczne oraz praktyczne z licencji PPL wchodzi w skład wymaganych zagadnień.

Po odbyciu szkolenia oraz pozytywnym wyniku egzaminu kandydat może ubiegać się o wpis do licencji.

Każda osoba ubiegająca się o licencję CPL, podczas egzaminu musi legitymować się wiedzą z dokładnie tych samych, podstawowych zagadnień, co w przypadku sprawdzenia wiedzy na licencję PPL.

Ubiegający się, tak jak w przypadku innych licencji, musi udać się do certyfikowanego lekarza medycyny lotniczej w celu weryfikacji stanu zdrowia. Kontrola ta musi odbyć się przed przystąpieniem do kursu szkolącego. Piloci, którzy posiadają licencję CPL odbyli wizytę kontrolną klasy pierwszej. Wiąże się to ze szczegółowymi badaniami oraz sprecyzowanymi warunkami okresu ważności badań. I tak, kandydaci poniżej czterdziestego roku życia otrzymują orzeczenie na okres dwunastu miesięcy. Natomiast kandydaci, którzy ukończyli czterdziesty rok życia, badania muszą odnawiać co sześć miesięcy.

### 3.5. Licencja pilota liniowego ATPL

Kandydat ubiegający się o licencję ATPL może ubiegać się o nią po przekroczeniu dwudziestego pierwszego roku życia. Posiadacz kategorii ATPL uprawniony jest do posługiwania się wszystkimi uprawnieniami przysługującymi kategoriom LAPL, PPL, CPL. Dodatkowo uprawniony jest do pełnienia czynności kapitana w załodze dwuosobowej na statku powietrznym w transporcie zarobkowym.

Osoba ubiegająca się o posiadanie licencji na tego typu kategorię musi spełnić wymagania dotyczące uprawnień wynikających z ustawy. Przed przystąpieniem do egzaminu państwowego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, kandydat zobowiązany jest do odbycia szkolenia, dokładnie tak jak w przypadku poprzednio opisanych licencji pilota. Szkolenie na tego typu kategorię licencji może być zintegrowane lub modułowe.

Piloci, którzy ubiegają się o licencję ATPL muszą wcześniej zdobyć uprawnienia MPL lub CPL, oraz wpis do licencji uprawniającej do wykonywania operacji lotniczej według wskazań przyrządów na statku powietrznym o napędzie wielosilnikowym. W przypadku licencji ATPL(A), dodatkowo kandydat musi legitymować się doświadczeniem odbycia tysiąc pięćset godzin lotu statkiem powietrznym.

Praktyka musi być udokumentowana i podzielona na:

- pięćset godzin podczas lotu w załodze wieloosobowej jako drugi pilot na statkach powietrznych niższej kategorii,
- pięćset godzin podczas lotu w załodze wieloosobowej jako kapitan – dowódca pod nadzorem na statkach powietrznych niższej kategorii,

- dwieście godzin podczas lotów nawigacyjnych, w tym minimum sto godzin jako pilot kapitan lub pilot dowódca pod nadzorem,
- siedemdziesiąt pięć godzin lotu, podczas którego lot będzie odbywał się według wskazań przyrządów nawigacyjnych oraz innych niezbędnych do bezpiecznego przeprowadzenia operacji lotniczej, w tym nie może być więcej niż trzydzieści godzin na ziemi,
- sto godzin podczas lotów nocnych jako kapitan lub drugi pilot.

W sumarycznej liczbie zbierania doświadczenia godzin nalogu, Ustawa nie przewiduje więcej niż sto godzin na symulatorze FFS i urządzeniach szkoleniowych do procedur nawigacyjnych FNPT [9].

Po udokumentowaniu doświadczenia, osoba ubiegająca się o uprawnienia może przystąpić do egzaminu.

W pierwszej kolejności petent musi zdać egzamin praktyczny, którego celem jest sprawdzenie umiejętności pilota dowódcy statku powietrznego z załogą wieloosobową w lotach bez widzialności, wykonując odpowiednie manewry z operacji lotniczej ze stopnia kompetencji dla tej kategorii licencji.

Egzamin przeprowadza się na odpowiednim typie samolotu dla tej kategorii licencji lub licencjonowanym symulatorze FFS, który idealnie odwzorowuje dany typ samolotu [7].

### 3.6. Uprawnienia do lotów według wskazań przyrządów (IR)

Do tego typu rozszerzenia licencji pilota, może przystąpić licencjonowany pilot samolotu, śmigłowca, sterowca lub pionowzłota, który posiada kategorię uprawnień PPL, CPL, MPL, lub ATPL.

Upewnienia te może uzyskać podczas szkolenia na kolejną kategorię. Osoba posiadająca licencję rozbudowaną o upewnienia IR może wykonywać operacje lotnicze z minimalną wysokością nie mniejszą niż dwieście stóp [7].

## 4. Upewnienia do kierowania środkami transportu poruszającymi się po wodzie

### 4.1. Patent żeglarza jachtowego

Każdy z patentów jachtowych ma swój odpowiednik w postaci motorowodnej. Różnica jest wyłącznie w środku transportu, na którym odbywa się szkolenie – czyli fakt występowania silnika.

Kandydat zobowiązuje się do dostarczenia wszystkich niezbędnych dokumentów w postaci:

- wniosku, który można znaleźć na stronie Polskiego Związku Sportowego, w zakładce sporty wodne. Dokument musi mieć poprawnie wypełnione dane – imię, nazwisko, miasto i data urodzenia, adres zamieszkania oraz podpis wnioskodawcy. Dokument ten stanowi bazę niezbędnych danych, widniejących na licencji żeglarskiej,
- zaświadczenia o pozytywnym wyniku egzaminu, który zostanie przeprowadzony w wyznaczonej jednostce przez Polski Związek Sportowy, pod okiem licencjonowanego egzaminatora,
- dokument stwierdzający wymagane minimalne doświadczenie,
- pisemną zgodę rodziców lub opiekuna prawnego – zaświadczenie te wymagane jest tylko w sytuacji kandydata, który jest małoletni [11].

Podczas kursu kandydat nabiera niezbędną wiedzę oraz doświadczenie z poruszania się jednostką wodną, która jest adekwatna do danego poziomu uprawnień. Kurs na patent żeglarza jachtowego jest podzielony na sekcje. Kandydat rozpoczynając pierwszą sekcję przyswaja teorię. Poznaje zasady żegluga, znaki nawigacyjne, oraz zasady bezpieczeństwa podczas żegluga.

Następnie kurs przechodzi w fazę poznawani obsługi oraz funkcjonowania jednostki pływającej. Kursant poznaje aspekty techniczne, procedury na sytuacje awaryjne oraz urządzenia ratunkowe i sposoby ich użycia. Kolejno kandydat oswaja się ze znajomością technik nawigacyjnych, oraz znajomością przepisów żeglugowych. Po zapoznaniu się z teorią kurs przechodzi w fazę praktyczną. Ubiegający się o patent żeglarza jachtowego poznaje w praktyce zasady serowania jachtem – manewry, cumowanie oraz zakotwiczenie.

Kolejną wymaganą częścią jest egzamin zawierający sprawdzenie umiejętności na wodzie. Osoba egzaminowana ma za zadanie wykonać wybrane przez certyfikowaną komisję elementy manewrowe, które są niezbędne do bezpiecznego poruszania się po wodach. Tę część uważa się za pozytywnie zaliczoną, gdy każdy ze wskazanych elementów manewrowych zostanie wykonany poprawnie.

Osoby posiadające certyfikat sternika motorowodnego posiadają zbliżone do patentu żeglarza jachtowego upewnienia. Występującą różnicą jest to, że są upewnione do obsługi jednostki o mocy silnika do sześćdziesięciu kilowatów.

#### 4.2. Patent sternika jachtowego

Następnym w kolejności uprawnień jest patent sternika jachtowego. Obecnie, aby podejść do egzaminu certyfikującego umiejętności z zakresu patentu sternika jachtowego nie trzeba posiadać patentu żeglarza jachtowego. Jednak posiadanie takiego patentu jest bardzo pomocne ponieważ, aby pozytywnie zaliczyć egzamin należy posiadać elementarną wiedzę oraz odpowiednie nawyki.

Niezbędne do otrzymania licencji sternika jachtowego jest:

- ukończony osiemnasty rok życia,
- zaświadczenie o ukończonym szkoleniu na stopień sternika jachtowego w wykwalifikowanej jednostce szkolącej,
- odbycie dwóch rejsów pełnomorskich w czasie dwustu godzin żeglugi.

Dodatkowo należy dopełnić wszelkich formalności, dokładnie tak jak w przypadku patentu żeglarza jachtowego. Proces nabywania uprawnień jest również podobny do drogi, którą należy przejść, aby otrzymać patent żeglarza jachtowego.

W przypadku patentu na sternika jachtowego podczas wybory jednostki szkolącej należy się kierować flotą jachtów, aby zaświadczenie o zdobytym doświadczeniu było zalegalizowane. Kurs oraz sam egzamin musi odbyć się na pełnopokładowym jachcie balastowym.

W warunkach polskich najpopularniejszą oraz rekomendowaną opcją jest przeprowadzenie kursu w województwach nadmorskich, takich jak zachodniopomorskie, ponieważ według regulacji prawnych kurs musi obejmować manewry wykonywane na wodach morskich.

Egzamin państwowy składa się z dwóch równoważnych części. Tak jak w przypadku patentu żeglarza jachtowego jest to część teoretyczna oraz praktyczna.

Część teoretyczna egzaminu jest to test jednokrotnego wyboru. Sam arkusz egzaminacyjny składa się z siedemdziesięciu pięciu pytań oraz zadania otwartego z zakresu nawigacji. Egzaminowany na rozwiązanie całej części teoretycznej ma sto dwadzieścia minut. Aby kandydat otrzymał wynik pozytywny musi prawidłowo odpowiedzieć na sześćdziesiąt pięć pytań oraz prawidłowo wykonać zadanie nawigacyjne.

Osoba posiadająca patent jachtowego sternika jest uprawniona do prowadzenia jachtów żeglarskich po wodach śródlądowych oraz po wodach morskich jedynie jednostkami jachtowymi, które posiadają kadłub krótszy niż osiemnaście metrów.

Alternatywą jest patent sternika motorowodnego. Cały proces nabywania uprawnień jest bliźniaczy. Osoba uprawniona jest do poruszania się jednostkami pływającymi o ograniczonej mocy do siedemdziesięciu pięciu kilowatów, a długość kadłuba nie może przekroczyć trzynastu metrów.

#### 4.3. Patent kapitana jachtowego

Prawa kapitana jachtowego otwierają drzwi do swobodnego prowadzenia różnorodnych jachtów żaglowych, zarówno na wodach śródlądowych, jak i morskich, bez żadnych ograniczeń. Unikalność tego rodzaju uprawnień polega również na tym, że posiadacz tego patentu zdobywa równocześnie kompetencje kapitana motorowodnego. To oznacza, że jest uprawniony do kierowania wszelkimi typami jachtów motorowych, zarówno na wodach śródlądowych, jak i morskich. Ta wyjątkowa kombinacja umożliwi posiadaczowi patentu kapitana jachtowego pełne korzystanie z obu światów żeglarstwa, niezależnie od rodzaju jednostki pływającej [12].

Żeby rozpocząć szkolenie na patent kapitana jachtowego należy:

- posiadać patent sternika morskiego,
- po uzyskaniu patentu sternika, należy rozwinąć swoje doświadczenie o co najmniej sześć rejsów po wodach morskich, a sumaryczny czas żeglugi musi przekroczyć tysiąc dwieście godzin, w tym:
  - czterysta godzin samodzielnej żeglugi na jachcie, którego długość kadłuba przekracza siedem i pół metra,
  - sto godzin żeglugi na jachcie, którego długość przekracza dwadzieścia metrów,
  - jeden rejs powyżej stu godzin żeglugi po wodach pływowych z pełną procedurą cumowania w dwóch portach.

Oprócz spełnienia wymienionych warunków należy dopełnić wszystkich formalności prawnych, dokładnie tak jak w przypadku pozostałych patentów jachtowych. Należy:

- wypełnić wnioski,
- dostarczyć zdjęcie w odpowiednim formacie (3,5 cm x 4,5 cm) – wymogiem Polskiego Związku Żeglugi jest brak możliwości zeskanowania zdjęcia,
- dołączyć kopię patentu sternika jachtowego,

- przedstawić dokument poświadczający posiadane doświadczenie.

W tym przypadku, osoba ubiegająca się o status kapitana jachtowego nie musi odbywać kursów oraz egzaminów. Najważniejsze w tym przypadku jest doświadczenie kandydata.

Ten patent znajduje również swój odpowiednik w żegludze motorowodnej. Kapitan motorowodny jest uprawniony do poruszania się dowolnym jachtem po każdej z wód w granicach państwa polskiego. Proces jest bliźniaczy, różni się jedynie typem jednostki pływającej.

#### 4.4. Porucznik żeglugi śródlądowej

Wymagania formalne, które należy spełnić dla tej kategorii uprawnień to posiadanie przez kandydata:

- obywatelstwa polskiego,
- zaświadczenia lekarskiego o stanie zdrowia kandydata, które umożliwia prace na statku lub innym urządzeniu śródlądowym,
- certyfikatu poświadczającego umiejętność pływania kandydata.

Dodatkowo kandydat musi:

- posiadać zaświadczenie ukończenia technikum profilowanego na ten stopień uprawnień, lub innej równoważnej szkoły,
- legitymować się doświadczeniem wynoszącym dwadzieścia miesięcy praktyki na statkach z własnym napędem w charakterze członka załogi pokładowej, w tym więcej niż trzy miesiące na stanowisku asystenta nawigacyjnego, oraz złożeniem egzaminu praktycznego,
- mieć certyfikat ukończenia kursu pierwszej pomocy w stopniu pierwszym.

#### 4.5. Kapitan żeglugi śródlądowej

Aby otrzymać kolejny stopień licencji, to znaczy kapitana żeglugi śródlądowej, kandydat musi spełnić następujące wymagania:

- legitymować się zaświadczeniem posiadania stopnia porucznika żeglugi śródlądowej. Oznacza to, że kandydat musi przejść procedurę dla porucznika, a dopiero w drodze kolejnego awansu ubiegać się o stopień kapitana drugiej klasy,
- posiadać rozszerzone doświadczenie w postaci osiemnastu miesięcy praktyki pływania na stanowisku kierownika statku lub zastępcy,
- otrzymać pozytywny rezultat z egzaminu teoretycznego w przypadku nieposiadania dyplomu ukończenia technikum żeglugi śródlądowej lub innej równorzędnej szkoły.

Dodatkowo jego stan zdrowia musi zostać zweryfikowany.

Na tym etapie warto zaznaczyć, że podane wytyczne kwalifikują kapitana żeglugi śródlądowej drugiej, najniższej klasy. Żeby zdobyć wyższą klasę należy przejść przez wszystkie klasy oraz legitymizować się odpowiednią liczbą godzin spędzonych jako kapitan.

#### 4.6. Szyper

Do kierowania barkami potrzebne jest uprawnienie, które w akcie prawnym nazywa się szyper. Gradacja uprawnień jest zbliżona do stopni kapitańskich. Podstawowymi uprawnieniami jest szyper żeglugi śródlądowej klasy trzeciej. Uprawnienia te zezwalają na kierowanie barkami o masie do trzystu ton [12].

Uprawnienia nabywa się w ramach procesu, i tak na początku należy przedstawić te same zaświadczenia jak w przypadku porucznika żeglugi śródlądowej – zaświadczenie lekarskie, odpowiednie obywatelstwo. Dodatkowo, ubiegający musi przedstawić:

- dyplom ukończenia minimum szkoły podstawowej,
- zaświadczenie posiadania praktyki w wysokości dwudziestu czterech miesięcy praktyki pływania na barkach,
- certyfikat ukończenia kursu przygotowawczego do pracy na tym stanowisku,
- pozytywny rezultat egzaminu teoretycznego i praktycznego [11].

W tym przypadku również występuje gradacja stopni. Awans następuje bliźniaczo do stopnia kapitana żeglugi śródlądowej.

#### 4.7. Oficer wachtowy

Uprawnienia oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto powyżej pięćset tony rejestrowej uprawnia:

- oficera wachtowego na każdym statku, pełni on rolę zarządcy poszczególnych działów i jest on stanowiskiem podległym bezpośrednio kapitanowi,
- kapitana na statku bez własnego napędu, na statku o pojemności brutto poniżej pięćset tony rejestrowej w żegludze krajowej,
- kapitana na statku pasażerskim o pojemności brutto poniżej pięćdziesięciu pasażerów, pod warunkiem odbycia trzymiesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach pasażerskich w charakterze dublera na stanowisku kapitana, alternatywnie odbycie sześciomiesięcznej praktyki pływania jako oficer wachtowy na statkach pasażerskich, na których oficer wachtowy pełni wachtę na mostku.

Aby uzyskać dyplom oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto powyżej pięćset tony rejestrowej, kandydat musi spełnić szereg wymagań. Wymagane jest ukończenie studiów na poziomie operacyjnym w dziale pokładowym w określonej specjalności, tj. dyplom ukończenia morskiej jednostki edukacyjnej MJE typu A, B lub nauką w MJE typu C, a także odbycie dwunastomiesięcznej nadzorowanej praktyki pływania na statkach morskich, w tym co najmniej sześciu miesięcy na statkach o pojemności brutto pięćset tony rejestrowej i powyżej [11].

Alternatywnie, kandydat może posiadać dyplom oficera wachtowego żeglugi przybrzeżnej, z dodatkową sześciomiesięczną praktyką pływania w żegludze międzynarodowej oraz ukończonym szkoleniem w morskiej jednostce edukacyjnej typu D [12].

#### 4.8. Oficer na statkach

Najwyższą funkcją oficera jest bycie zastępcą kapitana. Dodatkowo obowiązkami oficera jest prowadzenie dokumentacji, kontrolowanie stanu wody oraz paliwa. Obowiązkiem osoby na tym stanowisku jest prowadzenie najważniejszych spraw formalnych. Uprawnienia te pozwalają na odbywanie służby na stanowiskach oficera wachtowego na każdym statku, starszego oficera na każdej jednostce o pojemności poniżej trzech tysięcy brutto tony rejestrowej. Dodatkowo można pełnić rolę kapitana na statku poniżej pięćset brutto tony rejestrowej w żegludze przybrzeżnej lub w żegludze krajowej na statku pasażerskim – warunkowo należy odbyć trzy miesiące praktyki w charakterze dublera na stanowisku kapitana. Dla ubiegających się, którzy ukończyli morską jednostkę edukacyjną typu A lub B kształcąca na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w określonej specjalności nie jest wymagane dodatkowe szkolenie [12].

Alternatywnie, kandydat może posiadać dyplom oficera wachtowego na statkach o pojemności brutto pięćset tony rejestrowej i powyżej, z osiemnastomiesięczną dodatkową udokumentowaną praktyką pływania na morskich statkach handlowych lub statkach szkolnych o pojemności brutto pięćset tony rejestrowej i powyżej. W tym przypadku, sześć miesięcy z tego okresu musi być przepracowane na statkach o pojemności brutto trzech tysięcy tony rejestrowej i powyżej [11].

Ostatnią możliwością jest, aby kandydat ukończył szkolenie w morskiej jednostce edukacyjnej MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale pokładowym zgodnego z certyfikatem uznania, następnie otrzymaniem pozytywnego wyniku egzaminu na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej.

#### 4.9. Kapitan na statkach

Według rozporządzenia ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej z dnia 23 kwietnia 2018 roku, uprawnienia starszego oficera na statkach o pojemności brutto od pięćset do trzech tysięcy tony rejestrowej pozwalają na zajmowanie stanowisk:

- oficera wachtowego – na każdym statku,
- starszego oficera – na każdym statku o pojemności brutto poniżej trzech tysięcy tony rejestrowej,
- kapitana – na każdym statku o pojemności brutto poniżej pięćset tony rejestrowej w żegludze przybrzeżnej, na każdym statku w żegludze krajowej, przy czym na statku pasażerskim pod warunkiem odbycia trzymiesięcznej dodatkowej praktyki pływania na statkach pasażerskich w charakterze dublera na stanowisku kapitana na każdym statku bez własnego napędu [12].

Dla uzyskania dyplomu kapitana na statkach o pojemności brutto od pięćset do trzech tysięcy tony rejestrowej, wymagane jest spełnienie szczegółowo określonych kryteriów. Pierwsza opcja obejmuje posiadanie dyplomu starszego oficera na statkach o pojemności brutto od pięćset do trzech tysięcy tony rejestrowej, wraz z dwunastomiesięczną

dotatkową, poprawnie udokumentowaną, praktyką pływania na morskich statkach handlowych lub szkoleniowych o pojemności brutto pięćset tony rejestrowej i powyżej w żegludze międzynarodowej na stanowisku starszego oficera. Kandydat musi również zrealizować szkolenie w morskiej jednostce edukacyjnej MJE typu D na poziomie zarządzania w dziale pokładowym zgodne z certyfikatem uznania i zdać egzamin na poziomie zarządzania w dziale pokładowym w żegludze międzynarodowej [11].

## 5. Podsumowanie

Chęć spełnienia coraz to większych wymagań stawianych środkom transportu, powstałych na skutek ciągle zwiększających się potrzeb człowieka, wpływa na dynamiczny rozwój w dziedzinie technologii związanej z ich budową. Na całym świecie co roku proponuje się ich przyszłym użytkownikom coraz to doskonalsze środki transportu, niezależnie od tego, czy będą się poruszały po drodze lądowej, powietrznej, czy też morskiej. Jednym z najistotniejszych kryteriów branych pod uwagę jest bezpieczeństwo użytkowników danego środka transportu, jak również innych uczestników ruchu. Niewątpliwie, poziom bezpieczeństwa zależy głównie od osób kierujących danymi środkami transportu. Dlatego też konstruuje się odpowiednie przepisy, w których zapisuje się wymagania stawiane takim osobom.

W wyniku analizy wymagań stawianych osobom pragnących posiadać uprawnienia do kierowania różnymi środkami transportu drogowego, powietrznego i wodnego, można stwierdzić, że:

- karta rowerowa jest dokumentem uprawniającym do korzystania z dróg publicznych, a jej dostępność jest najmniej ograniczona,
- najbardziej optymalną kategorią dla pojazdów w ruchu drogowym jest uprawnienie kategorii B, a stawiane wymagania są ograniczeniem tylko w niewielkim stopniu,
- prawo jazdy na pojazdy lądowe powyżej trzech i pół tony ograniczają grono potencjalnie zainteresowanych swoimi wymaganiami, przykładowo dostępne są tylko po pozytywnym orzeczeniu psychologa, a żeby je otrzymać należy posiadać prawo jazdy kategorii B,
- żeby uzyskać każdy typ uprawnień do poruszania się drogami publicznymi należy zaliczyć egzamin składający się z dwóch części – teoretycznej oraz praktycznej,
- licencje pilota turystycznego jest najbardziej dostępną poprzez zakres wymaganej wiedzy oraz dostępność typu maszyn,
- uprawnienia pilota można uzyskać po zaliczeniu egzaminu sprawdzającego szeroką wiedzę z zakresu awiacji. Branża lotnicza nastawiona jest bardzo mocno na bezpieczeństwo, dlatego uzyskanie uprawnień jest złożone i podzielone na sekcje,
- uprawnienia do poruszania się w środowisku wodnym są ułożone hierarchicznie i wymagają zdobywania doświadczenia,
- najbardziej dostępnymi uprawnieniami do poruszania się środkiem transportu w środowisku wodnym są patenty żeglarskie.

## Bibliografia

1. Ustawa z dnia 5 stycznia 2011 r. o kierujących pojazdami.
2. Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 27 stycznia 2023 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o kierujących pojazdami.
3. Obwieszczenie Marszałka sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 11 maja 2023 w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy - Prawo o ruchu drogowym.
4. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 24 lutego 2016 r. w sprawie wydawania dokumentów stwierdzających uprawnienia do kierowania pojazdami.
5. Kategorie prawa jazdy. Dostęp na: <https://www.gov.pl/web/gov/kategorie-prawa-jazdy>.
6. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 czerwca 2019 r. w sprawie egzaminowania osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami, szkolenia, egzaminowania i uzyskiwania uprawnień przez egzaminatorów oraz wzorów dokumentów stosowanych w tych sprawach.
7. Obwieszczenie Ministra infrastruktury z dnia 13 sierpnia 2021 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie licencjonowania personelu lotniczego.

8. Rozporządzenie Komisji (UE) NR 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.
9. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.
10. Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze.
11. Rozporządzenie Ministra Sportu i Turystyki z dnia 9 kwietnia 2013 r. w sprawie uprawiania turystyki wodnej.
12. Rozporządzenie Ministra Żeglugi z dnia 5 grudnia 1962 r. w sprawie kwalifikacji zawodowych członków załóg statków żeglugi śródlądowej i tratw.